EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2020 02 12
COM(2020) 59 final

ANNEX

PRIEDAS

prie

PASIŪLYMO DĖL TARYBOS SPRENDIMO

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje, dėl tam tikrų Čikagos konvencijos priedų pakeitimų priėmimo

PRIEDAS

Pozicija, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje, dėl tam tikrų Čikagos konvencijos priedų pakeitimų priėmimo

1. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI

ICAO taryba savo 219-ajame posėdyje, prasidėsiančiame 2020 m. kovo 2 d., turi priimti tam tikrus įvairių Čikagos konvencijos priedų pakeitimus, susijusius su sauga, aplinka ir oro navigacija. Atsižvelgiant į tai ir į atitinkamus Sąjungos teisės aktus, pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu ICAO tarybos 219-ajame posėdyje, išdėstyta toliau.

1.1. 1 priedo (Personalo licencijavimas) 176 pakeitimas (darbotvarkės 15 punktas)

Pritarti pakeitimui.

Visų pirma dėl suderinimo su dokumento „Oro navigacijos paslaugų procedūros. Mokymas“ (PANS-TRG, dok. Nr. 9868) 5 pakeitimu pritarti ir pateikti šiuos pasiūlymus, siekiant užtikrinti tinkamą lankstumą kuriant naujoviškus orlaivius:

- išbraukti visas nuorodas į konkrečius imituojamo skrydžio treniruoklius (FSTD), naudotinus mokymo kurse daugianarės įgulos piloto licencijai (MPL) gauti, nurodytus Čikagos konvencijos 1 priedo 3 priedėlio 3 skirsnyje „Imituojamas skrydis“;
- apibrėžti jėgainės keliamo orlaivio sąvoką: „jėgainės keliamas orlaivis – orlaivis, kurį vertikaliai kelia ir skraidina / skrendant kelia kintamosios geometrijos keliamieji sraigtai arba varikliai / varomieji įrenginiai, pritaisyti prie korpuso ar sparnų ar įrengti jų viduje“ ar bent jau pašalinti „nejudamojo sparno“ kriterijus.

1.2. 3 priedo (Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai) 79 pakeitimas (darbotvarkės 16 punktas)

Pritarti pakeitimui.

1.3. 4 priedo (Oro navigacijos žemėlapiai) 61 pakeitimas (darbotvarkės 17 punktas)

Pritarti pakeitimui.

1.4. 6 priedo (Orlaivių naudojimas) I, II ir III dalių atitinkami 44, 37 ir 23 pakeitimai (darbotvarkės 18, 19 ir 20 punktai)

Pritarti pakeitimams, išskyrus: 44, 37 arba 23 pakeitimu nustatomą įpareigojimą oro vežėjui turėti patvirtintas pagal 83a straipsnį sudaryto susitarimo originalų kopijas orlaivyje, kuriam taikomas toks susitarimas. Saugai šis apsunkinantis reikalavimas nėra naudingas. Todėl šis pakeitimas turi būti atmestas.

1.5. 10 priedo (Aviacijos telekomunikacijos) I ir II tomų 92 pakeitimo priėmimas (darbotvarkės 21 ir 22 punktai)

Pritarti pakeitimui.

1.6. 11 priedo (Oro eismo paslaugos) 52 pakeitimo priėmimas (darbotvarkės 23 punktas)

Pritarti pakeitimui.

1.7. 13 priedo (Orlaivių avarijų tyrimas) 18 pakeitimo priėmimas (darbotvarkės 24 punktas)

Pritarti pakeitimui, pateikti pastabas.

1.8. 14 priedo (Aerodromai) I ir II tomų 15 ir 9 pakeitimų priėmimas (darbotvarkės 25 ir 26 punktai)

Pritarti pakeitimui.

1.9. 15 priedo 41 pakeitimo priėmimas (darbotvarkės 27 punktas)

Pritarti pakeitimui.

1.10. 16 priedo I, II ir III tomų atitinkamų 13, 10 ir 1 pakeitimų priėmimas (darbotvarkės 28, 29 ir 30 punktai)

Pritarti pakeitimams.

1.11. 18 priedo 13 pakeitimo priėmimas (darbotvarkės 31 punktas)

Pritarti pakeitimui.

2. IŠSAMUS SIŪLOMOS POZICIJOS KIEKVIENU KLAUSIMU PAGRINDIMAS

2.1. 1 priedo (Personalo licencijavimas) 176 pakeitimas (darbotvarkės 15 punktas)

Siūlomu pakeitimu siekiama derėjimo su dokumento „Oro navigacijos paslaugų procedūros. Mokymas“ (PANS-TRG, dok. Nr. 9868) 5 pakeitimu, todėl: nustatomos naujos apibrėžtys; atnaujinami skrydžių paslaugų darbuotojams arba skrydžių dispečeriams taikomi žinių, įgūdžių ir patirties reikalavimai ir įtraukiamos nuostatos, taikytinos oro eismo valdymo mokymo darbo vietoje instruktoriams (OJTI) dėl skrydžių vadovų instruktavimo; iš dalies keičiamos nuostatos dėl jėgainės keliamų orlaivių ir daromi nedideli galiojančių nuostatų atnaujinimai.

Išsami informacija pateikta 2.1.2–2.1.4 punktuose.

2.1.1. Susiję Sąjungos teisės aktai

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139[1], Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011[2], Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014[3], Komisijos reglamentas (ES) 2015/340[4], Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373[5].

---

1 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

2 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).

3 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).

4 2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/340, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su skrydžių vadovų licencijomis ir pažymėjimais susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, iš dalies keičiamas Komisijos

2.1.2. Suderinimas su PANS-TRG 5 pakeitimu

Tuo pakeitimu galiojančios apibrėžtys ir nuostatos suderinamos su nauja metodika, susijusia su gebėjimais grindžiamu mokymu ir vertinimu, nustatyta dokumente PANS-TRG. Juo atnaujinamos nuorodos į PANS-TRG ir pateikiamos naujų terminų, kaip antai stebėsenos, pilotų skrydžių ir pilotų stebėsenos, taip pat grėsmių ir klaidų valdymo, apibrėžtys, siekiant remti atnaujintus standartus ir rekomenduojamą praktiką.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti siūlomam pakeitimui, pateikiant šiuos pasiūlymus:

- išbraukti visas nuorodas į konkrečius imituojamo skrydžio treniruoklius (FSTD), naudotinus mokymo kurse daugianarės įgulos piloto licencijai (MPL) gauti, nurodytus Čikagos konvencijos 1 priedo 3 priedėlio 3 skirsnyje „Imituojamas skrydis“. Loginis pagrindas: ICAO dokumente Nr. 9625 jau nurodyta, kurį įrenginį reikia naudoti kiekvienam MPL mokymo elementui. Pašalinus nuorodas iš to pasiūlymo bus užtikrinta, kad būtų išvengta dubliavimo;
- arba visiškai suderinti termino „jėgainės keliamas orlaivis“ apibrėžtį (Čikagos konvencijos 1 priede) su Sąjungos apibrėžtimi „jėgainės keliamas orlaivis – orlaivis, kurį vertikaliai kelia ir skraidina / skrendant kelia kintamosios geometrijos keliamieji sraigtai arba varikliai / varomieji įrenginiai, pritaisyti prie korpuso ar sparnų ar įrengti jų viduje“[6], arba bent jau iš dalies ją pakeisti, pašalinant nejudamojo sparno kriterijus. Loginis pagrindas: taip bus užtikrintas naujiems naujoviškiems orlaiviams kurti būtinas lankstumas.

Net jei į šiuos pasiūlymus nebūtų atsižvelgta, dėl bendro pakeitimo naudingumo jam vis tiek reikėtų pritarti.

2.1.3. Skrydžių paslaugų darbuotojams arba skrydžių dispečeriams taikomų žinių, įgūdžių ir patirties reikalavimų atnaujinimas ir oro eismo valdymo mokymo darbo vietoje instruktoriams (OJTI) taikytinų nuostatų dėl skrydžių vadovų instruktavimo įtraukimas

Tuo pakeitimu siūloma atnaujinti skrydžių paslaugų darbuotojų arba skrydžių dispečerių žinių, įgūdžių ir patirties reikalavimus ir nustatomas standartas, skirtas skrydžių vadovams, prižiūrintiems skrydžių vadovus mokinius, keliamiems reikalavimams paaiškinti. Pakeitimu siūloma pagerinti mokinių patirties standartų formuluotę ir į mokymą įtraukti gebėjimų įrodymą. Jame taip pat pateikiama aiškesnė laikotarpio, per kurį turi būti įgyjama reikalaujama patirtis, formuluotė.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.1.4. Nuostatos dėl jėgainės keliamų orlaivių ir nedideli galiojančių nuostatų atnaujinimai

---

įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 805/2011 (OL L 63, 2015 3 6, p. 1).

[5] 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 62, 2017 3 8, p. 1).

[6] 2011 m. lapkričio 3 d. Reglamento (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, I priedas.

2014 m. ICAO taryba patvirtino pakeitimą, kuriuo pratęsiamas su jėgainės keliamų orlaivių kategorija susijusių pereinamojo laikotarpio priemonių galiojimas, kad būtų sudarytos sąlygos pradėti eksploatuoti jėgainės keliamus orlaivius. Dėl nenumatytų įvykių ir vėlavimo atlikti sertifikavimo bandymus nuo tada nebuvo sertifikuotas joks jėgainės keliamas orlaivis, ir yra poreikis toliau pratęsti pereinamojo laikotarpio priemonių galiojimą. Kadangi numatoma, kad pirmasis jėgainės keliamas orlaivis bus pradėtas eksploatuoti 2020 m., siūloma pereinamojo laikotarpio priemonių galiojimo pabaigos data – 2025 m. kovo 5 d. Pakeitimu siūloma ir nedidelių atnaujinimų, susijusių su žiniomis, kurių reikalaujama skrydžių pagal prietaisus kvalifikacijai įgyti, kuriais siekiama tas žinias priderinti prie šiuolaikinės technologijos ir paremti pastangas į įprastą skrydžių vykdymą įdiegti nustatytų charakteristikų navigaciją.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2. **3 priedo (Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai) 79 pakeitimas (darbotvarkės 16 punktas)**

2.2.1. Aprašymas

Siūlomas pakeitimas, pasiūlytas per ketvirtąjį Meteorologijos grupės posėdį (METP/4), yra susijęs su ICAO keitimosi meteorologine informacija modeliu (IWXXM), tarptautine ugnikalnių pelenų oro keliuose stebėsenos tvarka (IAVW), pasauline zoninių prognozių sistema (WAFS), SIGMET, AIRMET ir GAMET[7].

Išsami informacija pateikta 2.2.3–2.2.15 punktuose.

2.2.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373

2.2.3. Resuspenduotieji ugnikalnių pelenai[8]

Siūlomu pakeitimu siekiama sudaryti palankesnes sąlygas pranešti apie resuspenduotuosius ugnikalnių pelenus. Todėl ugnikalnių pelenų informacijos centro (VAAC) apibrėžtį (nurodytą Čikagos konvencijos 3 priedo 1 skyriuje) ir informacinio pranešimo apie ugnikalnio pelenus šabloną (nurodytą Čikagos konvencijos 3 priedo A2-1 lentelėje) reikia iš dalies pakeisti. VAAC apibrėžtyje siūloma išbraukti žodžius „išsiveržusių ugnikalnių“ ir taip panaikinti galiojantį apribojimą ir VACC sudaryti geresnes sąlygas teikti patariamąją informaciją. Informaciniame pranešime apie ugnikalnių pelenus (A2-1 lentelėje) siūloma iš dalies pakeisti skiltį „Pavyzdžiai“, pateikiant gaires, kaip tinkamai vartoti skiltyje „Šablonai“ leidžiamus terminus. Taip pat siūloma patobulinti du kitus VA ADVISORY šablono (-ų) elementus, susijusius su ugnikalnio numeriu, siekiant juos suderinti su naujausia Tarptautinės

[7] Nuorodos į AIRMET ir SIGMET pateikiamos Reglamente (ES) 2017/373. Tai – oro erdvės naudotojams teikiama informacija apie tam tikras meteorologines sąlygas.

GAMET apibrėžtas ICAO taisyklėse. Tai – paprasta glausta kalba teikiama skrydžių informacijos regiono ar jo dalies prognozė mažaaukščiams skrydžiams rajone, kurią rengia atitinkamos meteorologijos institucijos paskirta meteorologijos tarnyba ir kuria keičiamasi su gretimų skrydžių informacijos regionų meteorologijos tarnybomis pagal atitinkamų meteorologijos institucijų susitarimą. ES teisės aktuose vartojamas terminas „prognozė mažaaukščiams skrydžiams rajone“, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 2017/373 I priede (apibrėžtys).

[8] Resuspenduotieji ugnikalnių pelenai – ICAO terminas, kuriuo apibūdinami ugnikalnio pelenai, kuriuos, galbūt praėjus tam tikram laikui nuo ugnikalnio išsiveržimo ir tam tikru atstumu nuo išsiveržusio ugnikalnio, stiprūs vėjai pakėlė į atmosferą ir išsklaidė taip, kad jie kelia pavojų orlaiviams.

vulkanologijos ir žemės gelmių chemijos asociacijos duomenų baze ir atnaujinta palydovinės atskaitos informacija.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.4. Meteorologijos paslaugos teikimo kokybės valdymo sistema

Siūlomu pakeitimu atnaujinamos nuorodos Čikagos konvencijos 3 priede, siekiant suderinti jas su dabartiniais kokybės valdymo sistemos rekomendacijomis, nes nebeleidžiami šie ICAO ir Pasaulinės meteorologijos organizacijos leidiniai:

- *ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation* (dok. Nr. 9873);
- WMO 1001, *Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation*.

Dabartinis aktualus leidinys yra WMO-N0. 1100, *Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers*.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.5. Geresnis SIGMET informacijos suderinimas

Siūlomu pakeitimu siekiama koordinuoti įvairių meteorologinių stebėjimų biurų teikiamą SIGMET informaciją, kaip Čikagos konvencijos 3 priede rekomenduojamą praktiką, siekiant išspręsti problemą, kad tam tikrose pasaulio dalyse SIGMET informacija yra nenuosekli arba išvis neteikiama. Atsižvelgiant į SIGMET informacijos derinimo tam tikruose regionuose vykdant dvišalius arba daugiašalius koordinavimo veiksmus pažangą, METP/4 visoms valstybėms, atsakingoms už SIGMET informacijos teikimą, siūlo rekomenduojamą praktiką.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.6. Diagramų pavyzdžiai (VAG pavyzdys ir SVA pavyzdys), pateikti 3 priedo 1 priedėlyje

Siūloma iš dalies pakeisti Čikagos konvencijos 3 priedo 1 priedėlyje nustatytus diagramų pavyzdžius, kad juose būtų parodyta ugnikalnio pelenų debesų vieta ir mastas. Šiuo atžvilgiu pasiūlyme atsižvelgiama į poreikį pašalinti nustatytus 1 priedėlyje pateiktų esamų VAG ir SVA pavyzdžių trūkumus, ypač susijusius su žemėlapių projekcijomis, daugiakampių vaizdavimu ugnikalnių pelenų debesiui (-ims) apibūdinti ir debesų sluoksniais. Pasaulinė meteorologijos organizacija (WMO), kaip (visų) 1 priedėlyje naudojamų diagramų pavyzdžių sergėtoja, parengė ne daugiau kaip po du VAG ir SVA pavyzdžius.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.7. Pasaulinės zoninių prognozių sistemos (WAFS) informacija

Siūlomu pakeitimu pagerinamos pasaulinės zoninių prognozių sistemos (WAFS) prognozės, kaip reikalaujama ICAO/WMO meteorologijos skyriaus posėdžio (MET/14, 2014 m.) išvadoje. Tie reikalavimai apima: a) pavojaus tinklelių (pvz., turbulencijos, ledėjimo,

kamuolinių lietaus (CB) debesų prognozių) horizontaliosios erdvinės skyros padidinimą nuo dabartinio 1,25 laipsnio iki 0,25 laipsnio; b) prognozuojamų parametrų pakeitimus. Bus ne tik padidinta pavojaus tinklelių skyra, bet ir vietoje informacijos apie turbulencijos ir ledėjimo galimybę bus teikiama informacija apie turbulencijos ir ledėjimo intensyvumą. Be to, turbulencijos debesyje tinklelio taškų prognozių bus atsisakyta, o naujos turbulencijos intensyvumo tinklelio taškų prognozės bus išplėstos žemyn iki (FL)100, FL140 ir FL180 skrydžių lygių. Turbulencijos tuose naujuose lygiuose prognozės kartu su CB debesų prognozių tinklu užtikrins labiau mokslu pagrįstą turbulencijos informaciją nei turbulencijos debesyje algoritmas, kurio atsisakoma. Padidinant horizontaliąją ir vertikaliąją WAFS prognozių skyrą siekiama visiškai patenkinti aviacijos pramonės poreikius.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.8. Informaciniai pranešimai apie atogrąžų ciklonus ir atogrąžų ciklono SIGMET

Siūloma iš dalies pakeisti atogrąžų ciklono (TC) SIGMET ir informacinius pranešimus apie TC, siekiant ištaisyti ir sumažinti tų pranešimų formato nenuoseklumus ir trūkumus. Siūlomi pakeitimai padėtų išvengti atvejų, kai naudotojai klaidingai supranta pranešimą, ir susijusių padarinių saugai. Jais taip pat būtų pagerintas tų pranešimų patvirtinimas ir įprastais raidiniais skaitmeniniais kodais (TAC) išreikštų pranešimų konvertavimas į ICAO keitimosi meteorologine informacija modelį (IWXXM), kad būtų išvengta IWXXM klaidų.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.9. Kosmoso meteorologinių reiškinių patariamosios informacijos nuostatos

Siūlomu pakeitimu siekiama patobulinti galiojančias nuostatas dėl kosmoso meteorologinių reiškinių. Tokie patobulinimai užtikrins galimybę daugiau nei vieną to paties intensyvumo kosmoso meteorologinių reiškinių poveikį (t. y., poveikį pasaulinei palydovinės navigacijos sistemai (GNSS), spinduliuotę, poveikį palydoviniam ryšiui (SATCOM) ir aukštojo dažnio ryšiui (HF COM)) nurodyti vienoje kosmoso meteorologinių reiškinių rekomendacijoje ir visus kosmoso meteorologinių reiškinių poveikius apibūdinti naudojant platumos juostas. Be to, siūlomame tekste padidinta teikiamos informacijos vertikalioji skyra.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.10. Trūkstamų ir (arba) neteisingų parametrų nurodymas pranešimuose METAR

Siūlomu pakeitimu siekiama užtikrinti, kad IWXXM schema galėtų lengvai nurodyti TAC forma pateiktų pranešimų METAR trūkstamus ir (arba) neteisingus privalomus parametrus, kad būtų išvengta neigiamo rezultato patikrinimo procese, kai informacija iš TAC konvertuojama į IWXXM. METP mano, kad pasvirojo brūkšnelio (/) naudojimas meteorologinių biuletenių tekste trūkstamam skaitmeniui arba raidei nurodyti yra labai svarbus pasiūlymas pereinant prie IWXXM ir visos sistemos informacijos valdymo (SWIM).

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.11. Persvarstytos sūkurių sklaidos spartos (EDR) slenkstinės vertės

Pasiūlymu siekiama atnaujinti sūkurių sklaidos spartos (EDR) vertes ir indeksais grindžiamą matų sistemą, naudojamas pranešimams apie orlaivių turbulenciją. Kadangi iš mokslinių įrodymų matyti, kad Čikagos konvencijos 3 priede nurodytos EDR slenkstinės vertės yra per didelės, pasiūlyme numatyta: a) atnaujinti EDR slenkstines vertes, remiantis daugiau kaip 100 mln. orlaivių turbulencijos pranešimų moksliniais tyrimais; b) patikslinti kai kuriuos terminus; c) pridėti aiškinamąją pastabą.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.12. AIRMET ir GAMET informacija

Siūlomu pakeitimu leidžiama prognozes mažaaukščiams skrydžiams rajone, parengtas ir pateiktas pagal regioninį oro navigacijos susitarimą, perduoti Saugių aviacijos duomenų informacijos tarnybai (SADIS) ir WAFS informacijos tarnybai (WIFS). Padarius oro navigacijos naudotojų prašomą reikalavimo pakeitimą bus užtikrintas išsamesnis AIRMET ir GAMET duomenų rinkinys, o tai bus naudinga SADIS ir WIFS naudotojams visame pasaulyje.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.13. Radioaktyviųjų medžiagų išleidimas į atmosferą

Siūlomas pakeitimas, susijęs su pranešimu SIGMET apie radioaktyvųjį debesį (RDOACT CLD), yra reikalingas dėl nuoseklumo su Čikagos konvencijos 3 priedo 78-uoju pakeitimu, kuriuo įvestas RDOACT CLD SIGMET zonos vaizdavimas fiksuoto spindulio cilindro forma, kuris apima visus skrydžių lygius ir nepriklauso nuo laiko. Siūlomi 3 priedo A6-1A lentelės (pranešimų SIGMET ir AIRMET šablono) ir A6-4 pavyzdžio (pranešimo SIGMET apie radioaktyvųjį debesį) pakeitimais galiojantys reikalavimai bus supaprastinti.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.14. Informacijos apie dideles dulkių audras įtraukimas į A4-1 ir A6-1B lenteles, kiek tai susiję su specialiųjų pranešimų iš oro perdavimu aukštynkrypte ir žemynkrypte linijomis

Siūlomu pakeitimu siekiama įtraukti pranešimą apie dideles dulkių audras (HVY DS) į specialiuosius pranešimus iš oro, kad tokia informacija taptų prieinamesnė specialiuosiuose pranešimuose iš oro ir taip būtų sudaromos geresnės sąlygos tarptautinei civilinei aviacijai.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.2.15. ICAO keitimosi meteorologine informacija modelis (IWXXM), oro navigacijos fiksuoto ryšio tinklas (AFTN) ir oro navigacijos fiksuotojo ryšio paslauga (AFS)

Siūlomomis nuostatomis daromi tam tikri nedideli Čikagos konvencijos 3 priedo pakeitimai, kad būtų palengvintas keitimasis informacija pagal IWXXM, atsižvelgiant į tai, kad toks keitimasis negali būti vykdomas oro navigacijos fiksuotojo ryšio tinkle (AFTN). Tuo tikslu jose nurodomas bendrasis terminas oro navigacijos fiksuotojo ryšio paslauga (AFS), apimantis ir AFTN, ir oro eismo paslaugų (ATS) pranešimų tvarkymo sistemą (AMHS), kurioje galima keistis informacija pagal IWXXM.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.3. **4 priedo (Oro navigacijos žemėlapiai) 61 pakeitimas (darbotvarkės 17 punktas)**

2.3.1. Aprašymas

Siūlomas pakeitimas yra susijęs su sparnų galų užlenkimo schemomis, antžeminėmis navigacijos priemonėmis, susijusiomis su nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) procedūromis, vizualiųjų segmentų paviršiumi ir tuo pačiu metu vykdomomis operacijomis lygiagrečiuose ir beveik lygiagrečiuose kilimo ir tūpimo takuose.

2.3.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.4. **6 priedo (Orlaivių naudojimas) I, II ir III dalių atitinkami 44, 37 ir 23 pakeitimai (darbotvarkės 18, 19 ir 20 punktai)**

2.4.1. Aprašymas

6 priedo I dalies 44-asis pakeitimas susijęs su aerodromo naudojimo minimumais, nenutrūkstamu žemėjimu artėjant tūpti, CAT III, 83a straipsniu, skrydžio savirašiais, konfliktų zonomis, krovinių skyriumi, žemės artumo įspėjimo sistema (GPWS) ir gelbėjimosi liemenėmis. 6 priedo II dalies 37-asis pakeitimas ir 6 priedo III dalies 23-asis pakeitimas yra susiję su aerodromo naudojimo minimumais, nenutrūkstamu žemėjimu artėjant tūpti, CAT III, 83a straipsniu ir skrydžio savirašiais.

2.4.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012[9].

2.4.3. Sąjungos pozicija

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti siūlomam pakeitimui.

Tačiau siūloma pašalinti nustatytą įpareigojimą oro vežėjui turėti patvirtintas pagal 83a straipsnį sudaryto susitarimo originalų kopijas orlaivyje, kuriam taikomas toks susitarimas. Tas reikalavimas nėra naudingas saugai, o informaciją galima pateikti kitomis priemonėmis, pvz., per ICAO saugyklą arba nustatant įpareigojimą susitariančiosioms valstybėms, sudarančioms tokius susitarimus, skelbti juos savo interneto svetainėje.

Net jei į šiuos pasiūlymus nebūtų atsižvelgta, dėl bendro pakeitimo naudingumo jam vis tiek reikėtų pritarti.

2.5. **10 priedo (Aviacijos telekomunikacijos) I ir II tomų 92 pakeitimas (darbotvarkės 21 ir 22 punktai)**

2.5.1. Aprašymas

[9] 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

I tomas. Siūlomas pakeitimas yra susijęs su pasauline palydovinės navigacijos sistema (GNSS) ir įprastomis navigacijos priemonėmis ir yra inicijuotas Navigacijos sistemų grupės ketvirtajame ir penktajame posėdžiuose (NSP/4 ir 5). Siūlomu pakeitimu sprendžiami šie klausimai: a) tūpimo pagal prietaisus sistemų (ILS) įrangos veikimo charakteristikų kategorijų; b) informacijos apie radijo navigacijos paslaugų būklę; c) palydovinės signalų tikslinimo sistemos (SBAS) nuostatų atnaujinimo įtraukiant naujus SBAS paslaugų teikėjus, naują suderintojo pasaulinio laiko (UTC) standartinį identifikatorių ir globalinės padėties nustatymo sistemos (GPS) duomenų teikimo (IOD) stebėsenos reikalavimus; d) nuostatų, kuriomis užtikrinamas antžeminės signalų tikslinimo sistemos (GBAS) duomenų transliacijos (VDB) labai aukštu dažniu (VHF) suderinamumas su ILS ir visakrypčiu VHF radijo švyturiu (VOR); e) GBAS nuostatų paaiškinimų ir pataisymų; f) papildomų gairių dėl GNSS patikimumo įspėjamųjų ribų.

II tomas. Pasiūlymas susijęs su ICAO keitimosi meteorologine informacija modeliu (IWXXM), oro navigacijos fiksuoto ryšio tinklu (AFTN) ir oro navigacijos fiksuotojo ryšio paslauga (AFS).

Išsami informacija pateikta 2.5.3–2.5.9 punktuose.

2.5.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373

2.5.3. Pakeitimas, susijęs su tūpimo pagal prietaisus sistemų (ILS) įrangos veikimo charakteristikų kategorijomis (I tomas)

Pakeitimas, susijęs su ILS įrangos veikimo charakteristikų kategorijomis, apima keturias pakeitimų grupes:

1) pakeitimai, susiję su ILS įrangos veikimo charakteristikų kategorijos (FPC) ir artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijų kategorijos tiesioginės atitikties panaikinimu. Tais pakeitimais siekiama atsižvelgti į naujausius apibrėžčių, pateiktų Čikagos konvencijos 6 priede (Orlaivių naudojimas) ir Skrydžių bet kokiu oru vadove (dok. Nr. 9365), pakeitimus, dėl kurių atsirado keli neatitikimai su dabartinėmis Čikagos konvencijos 10 priedo nuostatomis;

2) pakeitimai, susiję su I įrangos veikimo charakteristikų kategorijos (FPC I) apibrėžties išplėtimu – pagal ją nustatytasis aukštis sumažintas iki 30 m (100 pėdų) virš slenksčio. Tais pakeitimais siekiama pašalinti neatitikimą tarp FPC I apibrėžtyje nustatytos apatinės aprėpties ribos ir atitinkamos ribos, naudojamos daugumoje FPC I skirtų standartų ir rekomenduojamoje praktikoje (SARP);

3) pakeitimai, susiję su išplėstinės ILS klasifikacijos schemos nustatymu. Tais pakeitimais siekiama sudaryti sąlygas optimizuoti ILS įrangos naudojimą, kai žinoma, kad veikimo charakteristikos yra geresnės nei standartinės;

4) pakeitimai, susiję su ILS kurso radijo švyturio fiksavimo funkcija. Tais pakeitimais siekiama pašalinti kai kuriuos nereikalingus veiklos apribojimus, nustatytus galiojančiomis su ta funkcija susijusiomis nuostatomis.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.5.4. Pakeitimas, susijęs su informacijos apie radijo navigacijos paslaugų būklę teikimu (I tomas)

Tuo pakeitimu siekiama pašalinti galimus galiojančio standarto (10 priedas, I tomas, 2.3 skirsnis) dėl informacijos apie radijo navigacijos paslaugų būklę teikimo įgyvendinimo ir (arba) aiškinimo sunkumus.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.5.5. Pakeitimas, susijęs su palydovinės signalų tikslinimo sistemos (SBAS) nuostatų atnaujinimu įtraukiant naujus SBAS paslaugų teikėjus, naują suderintojo pasaulinio laiko (UTC) standartinį identifikatorių ir GPS duomenų teikimo (IOD) stebėsenos reikalavimus (I tomas)

Tuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į keturių naujų SBAS plėtojimą, kurį vykdo Australija ir Naujoji Zelandija, Kinija, Korėjos Respublika ir Oro navigacijos saugos agentūra Afrikoje ir Madagaskare (ASECNA), ir nustatyti naują SBAS naudotojų apsaugos nuo duomenų teikimo anomalijų mechanizmą, GPS navigacijos pranešime perduodant laikrodžio (IODC) ir pateikimo datos, taip pat efemeridžių (IODE) duomenis.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.5.6. Pakeitimas, susijęs su antžeminės signalų tikslinimo sistemos (GBAS) duomenų transliacijos (VDB) labai aukštu dažniu (VHF) suderinamumu su ILS ir visakrypčiu VHF radijo švyturiu (VOR) (I tomas)

Tuo pakeitimu siekiama užtikrinti visišką GBAS duomenų transliacijos (VDB) labai aukštu dažniu (VHF) suderinamumą su ILS kurso radijo švyturiais ir VOR, kurie veikia toje pačioje dažnių juostoje kaip ir GBAS, ir remti GBAS diegimą sudarant sąlygas koordinuoti GBAS, ILS ir VOR dažnių skyrimą.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.5.7. Pakeitimas, susijęs su GBAS nuostatų paaiškinimais ir pataisymais (I tomas)

Tas pakeitimas apima tam tikrą skaičių GBAS nuostatų redakcinio pobūdžio paaiškinimų ir pataisymų.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.5.8. Pakeitimas, susijęs su papildomomis gairėmis dėl GNSS patikimumo įspėjamųjų ribų (I tomas)

Tuo pakeitimu siekiama pateikti papildomų gairių, susijusių su vertikaliosios įspėjimo ribos (VAL) aiškinimu ir taikymu vykdant I kategorijos artėjimą tūpti naudojant GNSS.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.5.9. Logiškai nuoseklus pakeitimas, susijęs su oro navigacijos fiksuotojo ryšio paslauga (AFS) (II tomas)

Čikagos konvencijos 10 priedo (Aviacijos telekomunikacijos) II tomo (Ryšių procedūros, įskaitant oro navigacijos tarnybų taisykles (PANS)) pakeitime yra papildomas tekstas, kuriuo

aiškiai remiamas meteorologinių pranešimų perdavimas oro eismo paslaugų (ATS) pranešimų tvarkymo sistema (AMHS).

Tas reikalavimas nustatytas Čikagos konvencijos 3 priedo 79-uoju pakeitimu ir logiškai nuosekliu dokumento „Oro navigacijos paslaugų procedūros. Oro eismo valdymas“ (PANS-ATM, dok. Nr. 4444) 9-uoju pakeitimu. AMHS yra pageidautina priemonė perduoti duomenų srautui, susidarančiam dėl 3 priedo 79-uoju pakeitimu nustatyto pranešimų perdavimo, nes tam tikra oro navigacijos fiksuotojo ryšio tinklo (AFTN) įranga gali būti tam netinkama.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.6. **11 priedo (Oro eismo paslaugos) 52 pakeitimas (darbotvarkės 23 punktas)**

2.6.1. Aprašymas

Siūlomi pakeitimai yra susiję su nenumatytų atvejų planavimu konfliktų zonose. Jie parengti remiantis Nyderlandų saugos valdybos (DSB) saugos rekomendacijomis, pateiktomis atsižvelgiant į bendrovės „Malaysian Airlines“ reisą MH17, ir Grėsmių civilinei aviacijai, kurios kyla konfliktų zonose, darbo grupės (TF RCZ) rekomendacijomis (C-DEC 203/1). Pasiūlymas taip pat susijęs su pakeitimais, apimančiais naujas nuostatas dėl naudojamų transporto priemonių vairuotojų vykdytino pranešimų atkartojimo.

Išsami informacija pateikta 2.6.3–2.6.4 punktuose.

2.6.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Reglamentas (ES) 2018/1139

2.6.3. Pakeitimas, susijęs su nenumatytų atvejų planavimu konfliktų zonose

Atsižvelgiant į kai kurias Nyderlandų saugos valdybos (DSB) saugos rekomendacijas, pateiktas atlikus MH17 avarijos tyrimą, parengti pasiūlymai dėl nenumatytų atvejų planavimo konfliktų zonose. ICAO inicijavo atitinkamų ICAO nuostatų peržiūrą, kuri apima Čikagos konvencijos 11 priedo (Oro eismo paslaugos) pakeitimus. Čia siūlomu pakeitimu siekiama pagerinti saugos rizikos vertinimą, atliekamą kai vykdoma civilinei aviacijai galimai pavojinga veikla.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.6.4. Nauja nuostata dėl naudojamų transporto priemonių vairuotojų vykdytino pranešimų atkartojimo

PANS aerodromų tyrimo grupė (PASG) parengė pasiūlymą į dokumentą „Oro navigacijos paslaugų procedūros. Aerodromai“ (dok. Nr. 9981) įtraukti aštuonis naujus skyrius, apimančius: aerodromo naudojimo personalo mokymą; judėjimo lauko patikrinimus; kontroliuojamojoje zonoje vykdomus darbus (WIP); pašalinius daiktus (FOD); laukinių gyvūnų kontrolę; perono saugą; kilimo ir tūpimo takų saugą; taip pat aerodromo vairuotojų leidimų tvarką bei transporto priemonių ir įrangos saugos reikalavimus. Atsižvelgiant į tą pasiūlymą, parengtas naujos Čikagos konvencijos 11 priedo nuostatos dėl naudojamų transporto priemonių vairuotojų vykdytino pranešimų atkartojimo projektas. Kol kas 11 priede nėra reikalavimo eismo valdytojams išklausyti savo duotų leidimų transporto priemonių vairuotojams atkartojimą ar transporto priemonių vairuotojams leidimą atkartoti.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.7. **13 priedo (Orlaivių avarijų tyrimas) 18 pakeitimas (darbotvarkės 24 punktas)**

2.7.1. Aprašymas

Pasiūlymu siekiama apibrėžti terminus „pasaulinės svarbos saugos rekomendacija“ ir „tyrimams skirti antžeminiai įrašai“.

2.7.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010[10].

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti, pateikiant pastabas, ir pasiūlyti šį paredaguotą tekstą: „*Pasaulinės svarbos saugos rekomendacija (SRGC).* Saugos rekomendacija dėl sisteminio trūkumo, kuris, tikėtina, gali kartotis ir turėti reikšmingų pasekmių pasauliniu lygmeniu ir dėl kurio reikia laiku ~~imtis veiksmų, kad būtų pagerinta sauga~~ apsvarstyti tinkamus saugos užtikrinimo veiksmus“.

Toks performulavimas turėtų paaiškinti neprivalomą saugos rekomendacijų pobūdį.

2.8. **14 priedo (Aerodromai) I ir II tomų 15 ir 9 pakeitimai (darbotvarkės 25 ir 26 punktai)**

2.8.1. Aprašymas

I tomas. Pasiūlymas yra susijęs su aerodromų projektavimu bei naudojimu ir vizualiosiomis navigacijos priemonėmis.

II tomas. Siūlomas pakeitimas yra susijęs su aerodromų projektavimo ir naudojimo specifikacijų pakeitimais, pasiūlytais per trečiąjį Aerodromų projektavimo ir naudojimo grupės posėdį (ADOP/3) ir aštuntąjį PANS ir aerodromų tyrimo grupės posėdį (PASG/8).

Išsami informacija pateikta 2.8.3 bei 2.8.4 punktuose.

2.8.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

I tomas: Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014[11] ir Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373.

II tomas: Reglamentas (ES) Nr. 139/2014.

2.8.3. Aerodromų projektavimo ir naudojimo, taip pat vizualiųjų navigacijos priemonių pakeitimai

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.8.4. Pakeitimas, susijęs su aerodromų projektavimo ir naudojimo specifikacijų pakeitimais

Pasiūlyme pateikiami dideli pakeitimai, susiję su sraigtasparnių oro uostų fizinėmis savybėmis, vizualiosiomis priemonėmis, taip pat gelbėjimu ir gaisro gesinimu. Jis taip pat

---

[10] 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (OL L 295, 2010 11 12, p. 35).

[11] 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 44, 2014 2 14, p. 1).

apima kelių susijusių terminų apibrėžčių pakeitimus ir nuorodas į brandžias pagalbines rekomendacijas, įtrauktinas į atnaujintą Sraigtasparnių oro uostų vadovą (dok. Nr. 9261).

Tačiau reikia atkreipti dėmesį, kad pašalinus keletą standartų iš Čikagos konvencijos 14 priedo II tomo 5 skyriaus ir nustačius gelbėjimo ir gaisro gesinimo paslaugų apibrėžtį Sąjungai gali kilti tam tikrų sunkumų. Padarius tuos pakeitimus reikėtų panaikinti atitinkamas EASA sertifikavimo specifikacijas, kuriomis, kol kas, buvo užtikrintas suderintas įgyvendinimas. Kalbant apie gelbėjimo ir gaisro gesinimo nuostatas, naujosios siūlomos taisyklės trukdytų suderintam įgyvendinimui, nes jas taikant reikėtų atlikti individualius sraigtasparnių oro uostų saugos vertinimus.

Nepaisant to, atsižvelgiant į kitus didelius pakeitimus, kuriems visiems pritariama dėl jų naudos saugai, pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.9. **15 priedo (Oro navigacijos informacijos paslaugos) 41 pakeitimas (darbotvarkės 27 punktas)**

2.9.1. Aprašymas

Siūlomas pakeitimas yra susijęs su nenumatytų atvejų planavimu konfliktų zonose.

Išsami informacija pateikta 2.9.3 punkte.

2.9.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Reglamentas (ES) 2018/1139.

2.9.3. Pakeitimas, reikalingas dėl nenumatytų atvejų planavimo konfliktų zonose problemų

Atsižvelgdama į dvi saugos rekomendacijas, kurias Nyderlandų saugos valdyba ICAO pateikė galutinėje ataskaitoje dėl „Malaysia Airlines“ reiso Nr. 17 (MH17) avarijos, Oro navigacijos komisija ICAO tarybai pasiūlė pakeitimą, kaip į Čikagos konvencijos 15 priedą įtrauktiną standartą. Nyderlandų saugos valdyba rekomendavo, kad ICAO į standartus įtrauktų nuostatą, kad valstybės, kurių teritorijoje sprendžiamas ginkluotas konfliktas, ankstyvame etape turi paskelbti kuo konkretesnę informaciją apie to konflikto keliamų grėsmių pobūdį ir mastą ir jo pasekmes civilinei aviacijai [...]. Siūlomu pakeitimu siekiama pagerinti pranešimuose lakūnams (NOTAM) teikiamą informaciją apie civilinei aviacijai pavojingą veiklą, į ją įtraukiant ir konkretų konfliktų zonų atvejį. Išsamesnė informacija padės oro vežėjams įvertinti su konflikto zona susijusią riziką.

Pakeitimas, jei bus priimtas, padės geriau įvertinti ir skelbti informaciją apie konfliktų grėsmės pobūdį ir mastą ir jų pasekmes civilinei aviacijai, o tai yra Reglamento (ES) 2018/1139 88 straipsnio 3 dalies b punkto dalykas. Tuo straipsniu suteikiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai galių skleisti atitinkamą informaciją ir rekomenduoti taisomuosius veiksmus, kurių turi imtis nacionalinės kompetentingos institucijos arba fiziniai ir juridiniai asmenys, kuriems taikomas tas reglamentas, kai kyla rizika civilinei aviacijai konfliktų zonose. Pakeitimas kartu su atitinkamomis ICAO rekomendacijomis dėl konfliktų zonų labai padėtų užtikrinti kiekvieno Sąjungos lygmeniu vykdomo veiksmo, skirto visiems su konflikto zona susijusiems Sąjungos oro vežėjams, tikslumą ir išbaigtumą.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

2.10. **16 priedo (Aplinkos apsauga) I, II ir III tomų atitinkami 13, 10 ir 1 pakeitimai (darbotvarkės 28, 29 ir 30 punktai)**

2.10.1. Aprašymas

Pasiūlymas yra susijęs su orlaivių triukšmu.

Išsami informacija pateikta 2.10.3 punkte.

2.10.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Reglamentas (ES) 2018/1139

2.10.3. Tarptautinių triukšmo ir išmetamųjų dujų standartų tobulinimas.

Pateikti pakeitimai – Aviacijos ir aplinkos apsaugos komiteto (CAEP) pastarųjų trejų metų darbo rezultatas.

Sąjunga palankiai įvertino jų detalizavimą, viena po kitos priimdama kelias pozicijas tuo metu, kai vyko techninis darbas ICAO lygmeniu. Daroma nuoroda į Tarybos pozicijas dėl oficialių raštų valstybėms Nr. 19/42, 19/43, 19/44.

16 priedo I tomo 13 pakeitimas yra susijęs su bendro techninio, nomenklatūrinio ir tipografinio pobūdžio pataisymais. Juo taip pat siekiama patikslinti terminų apibrėžtis, kuriose yra žodis „traversas“ (*abeam*), patikslinti termino „antžeminė atskaitos trajektorija“ (*reference ground track*) apibrėžtį ir nustatyti konkrečią laiko lėtojo eksponentinio vidurkinimo leidžiamąją nuokrypą siekiant geriau apibūdinti faktinį eksponentinį laiko atsaką taikant vienos sekundės laiko konstantą. Galiausiai jame yra redakcinių pataisymų, susijusių su tinkamu modalinių veiksmažodžių *must, shall* ir *should* vartojimu.

16 priedo II tomo 10 pakeitimas atspindi tai, kad neseniai (2019 m. vasario mėn. vykusiame vienuoliktajame posėdyje) ICAO CAEP patvirtino nelakiųjų kietųjų dalelių (nvPM) masės ir skaičiaus standartus. Parengus tą naują standartą bus užbaigtas galutinis orlaivių aplinkosauginio sertifikavimo komponentas ir taip užbaigtas visas ikigarsinių lėktuvų triukšmo, vietos oro kokybės ir išmetamo CO_2 kiekio standartų rengimo ciklas.

Naujasis standartas nuo 2023 m. sausio 1 d. bus taikomas naujų tipų ir gaminamiems varikliams, kurių vardinė trauka didesnė nei 26,7 kN. Nustatant nvPM masės ir skaičiaus ribas numatytas tam tikras palengvinimas varikliams, kurių vardinė trauka yra mažesnė nei 150 kN.

16 priedo III tomo 1 pakeitimu siūloma įvesti termino „tipo projektas“ apibrėžtį ir atlikti įvairių apibrėžčių patobulinimų; pateikti standartų taikomumo sertifikuoto išmetamo CO_2 kiekio lėktuvams, kurie yra išvestinės nesertifikuoto išmetamo CO_2 kiekio lėktuvų versijos, paaiškinimus; pateikti paaiškinimą dėl institucijos, atsakingos už išimčių suteikimą, ir dėl išimčių registravimo proceso; išbraukti perteklinį tekstą etaloninių sąlygų skirsnyje ir ištaisyti smulkias tipografinio pobūdžio klaidas.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti pakeitimams, kurie yra suderinami su Reglamentu (ES) 2018/1139.

2.11. **18 priedo (Saugus pavojingųjų krovinių vežimas oru) 13 pakeitimas (darbotvarkės 31 punktas)**

2.11.1. Aprašymas

Pasiūlymas yra susijęs su toksiškų ir infekcinių medžiagų terminija ir atskyrimo nuostatomis.

2.11.2. Susiję Sąjungos teisės aktai

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.GEN.MPA.200 dalis, kurios esmė yra nurodyti, kad „[p]avojingieji kroviniai skraidinami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą“.

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.